

---

28. März 2012

**Nr. 300/2012**

---

***Gemeindeinitiative "Sichere Veloverbindung Kriens – Luzern";***

***Fristerstreckung Behandlung***

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1. Ausgangslage: Gemeindeinitiative der Jungen Grünen**

Am 12. Dezember 2011 wurde die Gemeindeinitiative „Sichere Veloverbindung Kriens – Luzern“ bei der Gemeindekanzlei mit 613 gültigen Unterschriften eingereicht. Am 14. Dezember 2011 stellte der Gemeinderat fest, dass die Initiative zustande gekommen ist. Das Baudepartement wurde verpflichtet, einen Bericht und Antrag vorzubereiten, der dem Einwohnerrat innert 6 Monaten vorgelegt werden kann.

Gestützt § 38 des Gemeindegesetzes beantragen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Gemeinde Kriens in Form der Anregung eine sichere Veloverbindung auf der Schachen-/ Amlehn-/ Langsägestrasse. Autofahrende sollen diesen Strassenzug nicht mehr durchgehend befahren können. Die Initianten begründen ihr Begehren mit der Argumentation, dass viele Krienserinnen und Krienser mit dem Velo nach Luzern fahren. Oft benützten sie dazu die Schachen-/ Amlehnstrasse. Leider sei diese Strasse aber keine sichere Veloverbindung. Morgens und abends benützten viele Autofahrende diese Strecke als Ausweichroute zur Luzernerstrasse. Die Strasse sei aber eng und es würden gefährliche Situationen entstehen. Es gebe eine einfache Lösung für eine attraktive und sichere Velowegverbindung: Die Strasse werde für Autofahrende an einer Stelle unterbrochen. Anwohnerinnen und Anwohner erreichten damit jederzeit ihr Zuhause. Die Strasse solle aber für den Durchgangsverkehr gesperrt sein. Bei besonderen Anlässen wie Fasnacht oder Strassenumleitungen könne die Sperrung aufgehoben werden. Eine Umgestaltung der Schachen-/ Amlehnstrasse sei schon oft diskutiert, leider aber nie umgesetzt worden. Immer noch warteten die Velofahrenden auf eine Verbesserung.

### **2. Verkehrsrichtplan der Gemeinde Kriens**

Die Erarbeitung des geltenden Verkehrsrichtplans erfolgte in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre. Der Einwohnerrat erliess ihn an seiner Sitzung vom 3. Juni 1993 und die regierungsrätliche Genehmigung erfolgte am 7. März 1995. Der Richtplan sieht eine Umgestaltung der Schachen-/ Amlehnstrasse in eine reine Erschliessungsstrasse mit abschnittswisen Einbahnstrecken vor. Vorgeschlagen sind Einbahnstrecken mit erlaubter Fahrtrichtung Obernau auf der Amlehnstrasse zwischen Langsägestrasse und Einmündung Schachenstrasse sowie auf der Schachenstrasse vom Unterhusweg bis zum Gärtnerweg. Die Radroute soll in den Strassenabschnitten mit Gegenverkehr als Rad-/Gehweg im Gegenverkehr und in den Einbahnstrecken auf der frei werdenden Fahrbahnfläche als Radweg im Gegenverkehr geführt werden.

### **3. Realisiertes Verkehrsregime Schachen- / Amlehnstrasse**

Der Gemeinderat berichtete dem Einwohnerrat im Zwischenbericht Nr. 106/06 vom 31. Dezember 2005 über die Umsetzung des Verkehrsrichtplans. Zur Umgestaltung Schachen-/ Amlehnstrasse schrieb der Gemeinderat, die Umsetzung des Verkehrsrichtplans sei mit Ausnahme der vorgesehenen Einbahnstrecke abgeschlossen. Der Gemeinderat entschied damals, die Geschwindigkeit von 40 km/h beizubehalten und die bestehende Zonen- in eine Streckensignalisation umzuwandeln. Er argumentierte, die Geschwindigkeit von 40 km/h habe sich in den letzten Jahren bewährt und eine breite Akzeptanz gefunden. Zudem wurde eine Kernfahrbahn geschaffen, das heisst beidseitig der Strasse wurden entsprechende Radstreifen markiert, auf denen Velofahrende Vortritt geniessen. Auf begleitende Verkehrsbeschränkungs-massnahmen wie abschnittsweise Einbahnstrecken wurde verzichtet. Der Gemeinderat begründete dies mit der Akzeptanz und mehrfach durchgeführter Öffentlichkeitsarbeit. Zudem war er der Meinung, dass mit der Schaffung der Kernfahrbahn die Attraktivität der Schachen-/ Amlehnstrasse für Lastwagen und Personenwagen drastisch gesenkt und damit das ursprüngliche Ziel zur Beruhigung dieses Strassenzuges nahezu erreicht werde.

### **4. Zukünftiges Verkehrsregime Schachen- / Amlehnstrasse**

#### **4.1. Verkehrsgrundlagen**

Die Schachenstrasse hat heute im stärkst belasteten Abschnitt Gemeindehausstrasse/ Unterhusweg einen "**Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV)**" von 4'770 Fahrzeugen (Fz) pro Tag. Die Amlehnstrasse hat einen DTV von 5'050 Fz. Die Zahlen beinhalten die Anzahl Motorfahrzeuge exklusiv den leichten Zweiradverkehr. Zusätzlich befahren die Amlehnstrasse ca. 1'730 Fahrzeuge des Langsamverkehrs (Velos und Mofas). Die Gemeinde Kriens führt alle fünf Jahre Verkehrszählungen durch. Die Werte der Zählung im Jahr 2010 sind gegenüber den Werten der Zählung im Jahr 2005 nahezu konstant. Es gab in dieser Zeitspanne weder eine Verkehrszunahme noch eine Verkehrsabnahme.

Eine Nummerzählung im Jahr 2010 ergab, dass ca. 32% des Motorfahrzeugverkehrs auf der Achse Schachen-/ Amlehnstrasse "Durchgangsverkehr" ist. Zwei Drittel der Fahrzeuge haben das Ziel oder die Quelle ihrer Fahrt in den von der Schachen- und Amlehnstrasse erschlossenen Quartieren. Das heisst, dass eine Verkehrsbeschränkung auf der Achse zur Vermeidung von Durchgangsverkehr (zum Beispiel eine Teilspernung beim Hotel Central) ca. 2'000 Fahrzeuge auf die Luzernerstrasse verlagern würde. Die Luzernerstrasse hat im Bereich Bellpark einen DTV von 15'600 Fz und im Abschnitt zwischen Alpenstrasse / Kupferhammer einen DTV von 20'700 Fz.

Wie stark das Verkehrssystem auf der Luzernerstrasse die zusätzlichen Belastung bewältigen könnte, ist nicht bekannt, da es keine entsprechenden Berechnungen gibt. Die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs sind aber bereits heute hoch und sie würden ohne neue Busförderungsmassnahmen auf der Kantonsstrasse bei einer Verkehrsverlagerung zunehmen. Es ist sogar möglich, dass das Verkehrssystem auf der Luzernerstrasse kollabieren würde.

#### ***4.2. Variantenstudium 2010***

Das Baudepartement plante, die bestehenden Lichtsignalanlagen der Schachen- und der Amlehnstrasse aus technischen Gründen zu ersetzen. Im Jahr 2010 wurde geklärt, ob die Lichtsignalanlagen überhaupt noch benötigt werden oder ob mit einem neuen Temporegime auf die Anlagen verzichtet werden könnte. Das Ingenieurbüro Margadant GmbH entwickelte verschiedene Varianten für den Strassenzug mit einer Tempo 30-Zone, Tempo 40 und Tempo 50. Eine Variante enthielt auch eine Teilspernung der Schachenstrasse. Die verschiedenen Verkehrsregime wurden durch Fachleute und das Baudepartement Kriens anhand verschiedener Kriterien bewertet. Die Ergebnisse wurden der gemeinderätlichen Baukommission sowie dem Gemeinderat vorgestellt und in den jeweiligen Gremien diskutiert.

#### ***4.3. Ersatz der Lichtsignalanlagen im Jahr 2011***

Im Jahr 2011 versagten zuerst die Fussgänger-Lichtsignalanlage beim Wengerpark und später die Lichtsignalanlage bei der Einmündung Unterhusweg ihren Dienst. Beide LSA konnten nicht mehr repariert werden. Dies löste kontroverse Diskussionen aus über den Ersatz oder die Demontage der Anlagen. Den Ersatz der LSA Wengerpark unterstützten vor allem die Schule und Eltern von Lernenden, den Ersatz der LSA Unterhusweg wurde von Bewohnenden des Mittlerhusquartiers gefordert. An seiner Sitzung vom 15. Juni 2011 entschied sich der Gemeinderat, die LSA Wengerpark zu ersetzen und an der Sitzung vom 13. Juli 2011 wurde der Ersatz der LSA Unterhusweg beschlossen. Als Bedingung wurde formuliert, dass ein Investitionsschutz beider Anlagen von mindestens fünf Jahren garantiert sein muss.

#### ***4.4. Bachelor-Diplomarbeit in Verkehrstechnik der Hochschule Luzern***

Im ersten Halbjahr 2011 erarbeiteten zwei Studenten der Hochschule Luzern, Technik & Architektur, ihre Bachelor-Diplomarbeit in Verkehrstechnik. Ein Student erarbeitete ein Gesamtverkehrskonzept für die Schachenstrasse, der andere Student erarbeitete ein Gesamtverkehrskonzept für die Amlehnstrasse. Die Projekte enthalten interessante und zum Teil neue Vorschläge der Strassenraumgestaltung, die in die weiteren Arbeiten einbezogen werden können. Eine Teilspernung des Strassenzuges wurde nicht verkehrstechnisch untersucht.

#### ***4.5. Gesamtverkehrskonzept***

An seiner Klausur vom 11. November 2010 diskutierte der Gemeinderat seine Strategie für die Verkehrspolitik. Dabei hat der Gemeinderat beschlossen, für die Gemeinde Kriens ein Gesamtverkehrskonzept erarbeiten zu lassen. Dieses soll Grundlage sein für eine anschliessende Neubearbeitung des Verkehrsrichtplans. Der Gemeinderat will in der Zeit bis zur Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes nur Verkehrsmassnahmen auslösen, wenn die Verkehrssicherheit dies dringend erfordert. Konkret für den Strassenzug Schachen-/ Amlehn-/ Langsägestrasse heisst das, dass ein neues Verkehrsregime (z.B. Abschnitte mit Einbahn oder Sperrung) sowie neue Verkehrsmassnahmen (z.B. Geschwindigkeitslimiten) auf Grundlage des neuen Gesamtverkehrskonzeptes diskutiert und allenfalls eingeführt werden sollen. Dann liegt eine ganzheitliche Betrachtung der Hauptachsenproblematik vor und es werden nicht einseitige Massnahmen beschlossen, die zum Verkehrskollaps auf einem anderen Strassenzug führen.

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes wurde wegen der Budgetsituation auf 2013 verschoben.

Unter der Voraussetzung der dazu notwendigen finanzpolitischen Beschlüsse ist für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes folgender Ablauf möglich:

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Submission / Vergabe Planerleistungen                   | 2. Semester 2012 |
| 2. Wahl einer gemeinderätlichen Begleitkommission          | Dezember 2012    |
| 3. Beginn der Planung                                      | Januar 2013      |
| 4. Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept                       | bis Ende 2013    |
| 5. Beratung im Gemeinderat                                 | Frühjahr 2014    |
| 6. Planungsbericht Gesamtverkehrskonzept im Einwohnerrat   | 1. Semester 2014 |
| 7. B+A Gemeindeinitiative "Veloverbindung" im Einwohnerrat | 2. Semester 2014 |

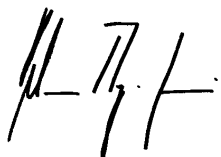
### **5. Erwägungen und Antrag des Gemeinderates**

Der Gemeinderat will in seiner politischen Gesamtplanung als Leitlinie den Langsamverkehr fördern. Der Entscheid zum Verkehrsregime Schachen-/ Amlehnstrasse ist allerdings gesamtheitlich und aufgrund von fundierten Fakten herzuleiten. Mit der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes sollen die Auswirkungen der möglichen Varianten mit Verkehrsverlagerungen von der Schachen-/ Amlehnstrasse auf die Luzernerstrasse bekannt sein. Der Gemeinderat empfiehlt deshalb, die Gemeindeinitiative dem Einwohnerrat erst vorzulegen, wenn die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes erarbeitet sind und beantragt eine Fristerstreckung für die Behandlung im Einwohnerrat bis Ende 2014.

Mit den heutigen Erkenntnissen und aufgrund der Problematik von einseitigen Massnahmen müsste der Gemeinderat dem Einwohnerrat die Ablehnung der Initiative empfehlen, wenn er die Behandlung der Initiative zwingend vor den Sommerferien 2012 verlangt.

Berichterstattung durch Gemeindeammann Matthias Senn.

Gemeinderat Kriens



Helene Meyer-Jenni  
Gemeindepräsidentin



Guido Solari  
Gemeindeschreiber

---

**Beschlussestext zu Bericht und Antrag**

**Nr. 300/2012**

---

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 300/2012 des Gemeinderates Kriens vom 28. März 2012

und

gestützt auf § 16 der Gemeindeordnung der Gemeinde Kriens vom 13. September 2007

betreffend

***Gemeindeinitiative "Sichere Veloverbindung Kriens – Luzern";  
Fristerstreckung Behandlung***

beschliesst:

1. Für die Behandlung der Gemeindeinitiative "Sichere Veloverbindung Kriens – Luzern" im Einwohnerrat wird eine Fristerstreckung bis Dezember 2014 gewährt.
2. Mitteilung an den Gemeinderat zum Vollzug.

Kriens, 3. Mai 2012

Einwohnerrat Kriens

Johanna Dalla Bona-Koch  
Präsidentin

Guido Solari  
Schreiber